RENAULT FUEGO
LOS DEPORTIVOS POPULARES

RENAULT FUEGO GTX 1984.
Motor M-2000, cuatro cilindros de 1.995 cc y 103 HP.

LOS AUTOS
QUE ENAMORARON
A LOS ARGENTINOS

Clarín

RENAULT FUEGO

336 ››› Radiografía de la cupé Fuego

344 ››› Versiones de la Fuego

346 ››› Fuego vs. Sierra XR4

348 ››› Otros deportivos populares

350 ››› Importados frente a frente

352 ››› Historia de Audi y BMW

354 ››› Concept cars Audi y BMW

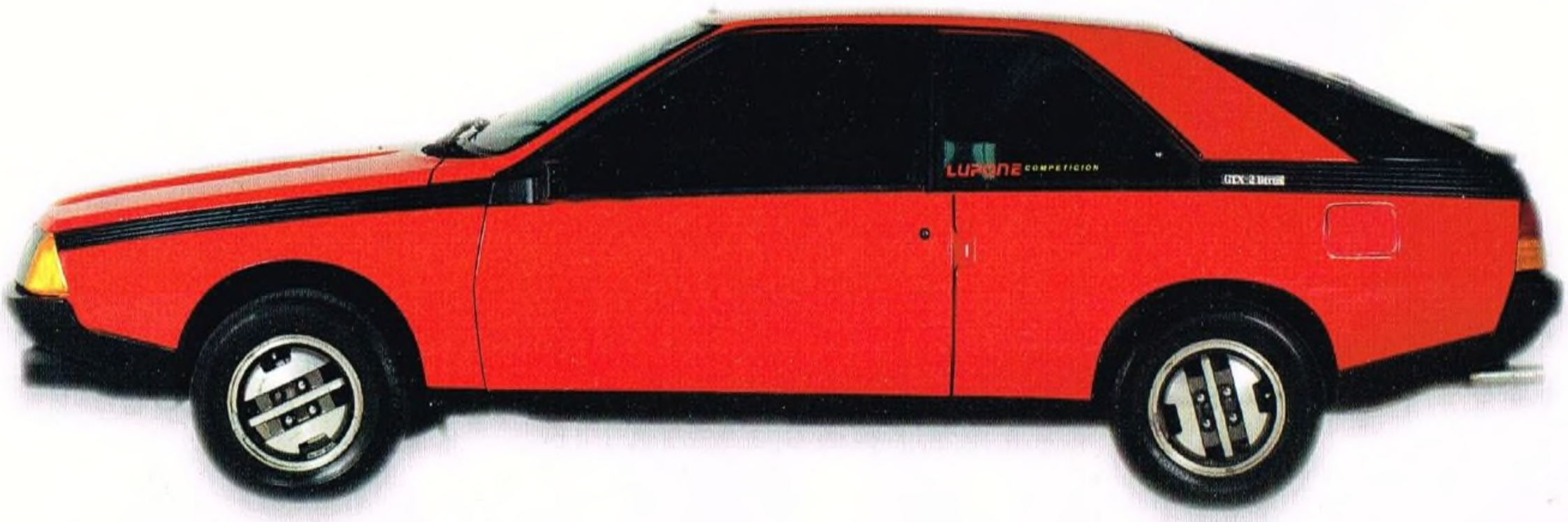
356 ››› Hazañas de Traverso

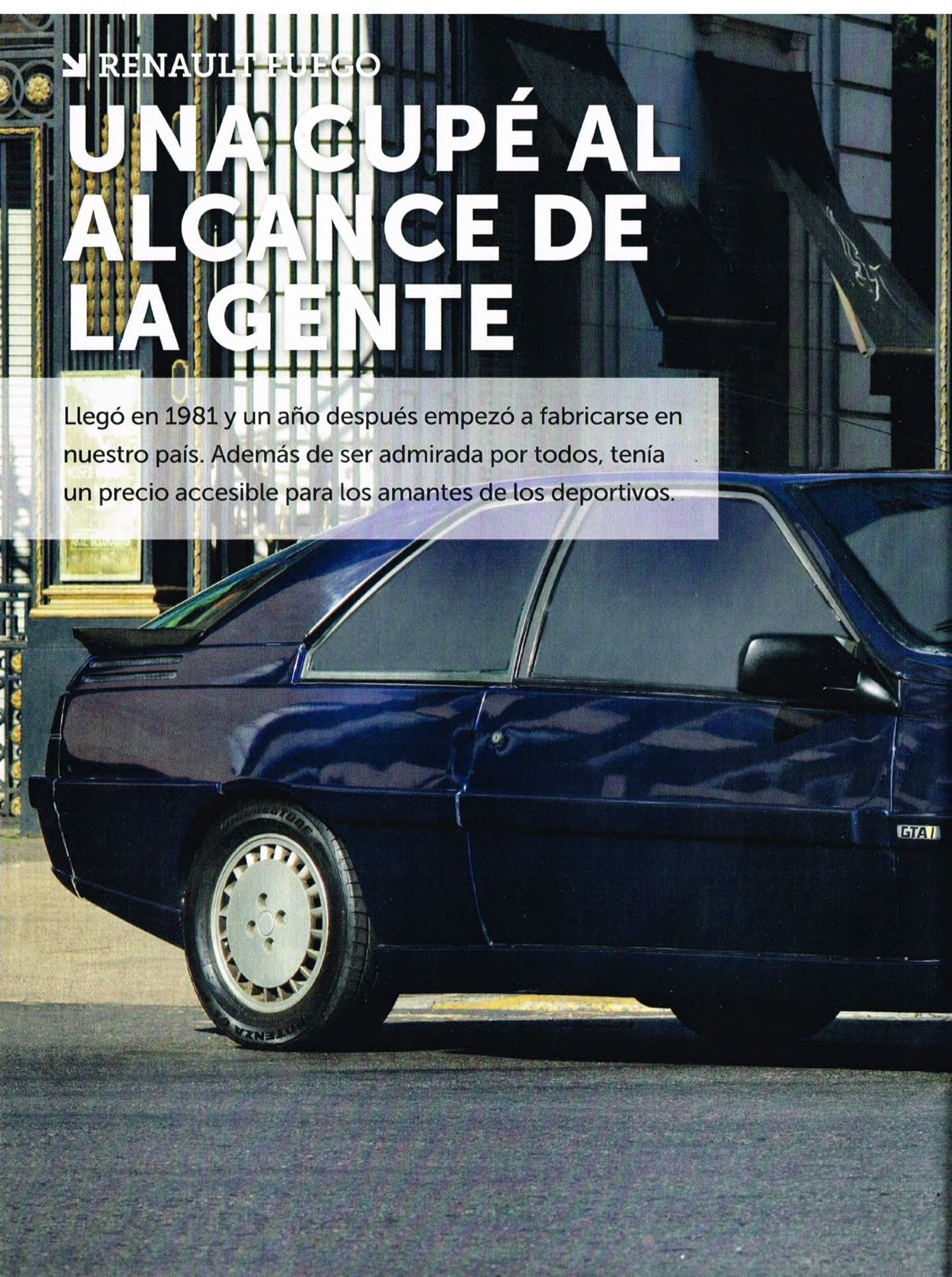
360 ››› Renault en TC2000

362 ››› Concept Cars deportivos

364 ››› Club Renault Fuego Site

366 ››› Publicidad: en el recuerdo





RENAULT FUEGO

UNA CUPÉ AL ALCANCE DE LA GENTE

Llegó en 1981 y un año después empezó a fabricarse en nuestro país. Además de ser admirada por todos, tenía un precio accesible para los amantes de los deportivos.

▶ RENAULT FUEGO GTA MAX AÑO 1992.

La leyenda que nació en las pistas

En un país tan fanático de los autos y, en especial de los deportivos, una cupé como la Fuego tenía que destacarse. En el TC2000 fue imbatible durante casi una década. En la calle, encandiló con su belleza y se transformó en la preferida.

Son varias las historias de autos que primero llegaron desde su país de origen para luego ser fabricados en nuestro país. Pero la de la Renault Fuego es sin dudas especial. Estamos ante un auto único, irrepetible e inolvidable. No es exagerada la descripción a la que nos animamos, porque esta cupé fue el último gran auto deportivo nacional. Muchos citarán a la cupé Sierra XR4 a la hora de la comparación, pero lo cierto es que el modelo de Ford fue una respuesta a la Fuego, y si ella no hubiera existido, quién sabe si la marca del óvalo hubiera decidido la producción de un coche deportivo.

Lo cierto es que la cupé Fuego fue presentada en el Salón de Ginebra de 1980 e inmediatamente comenzó a ser comercializada en Francia y algunos otros países de Europa. Al año siguiente, es decir muy rápidamente, llegaba a la Argentina, sabedores en la casa matriz que éste es un país muy fierrero con un gusto muy especial por los autos que se distinguen por su performance y belleza. Los resultados demostrarían que no se equivocaban. La Fuego fue muy bien aceptada y en 1982 comenzaba su producción en la planta cordobesa de Santa Isabel, algo que ya estaba programado de entrada.

La cupé Fuego no estuvo en el mercado europeo mucho tiempo, porque fue discontinuada en 1985, pero por entonces en la Argentina recién estaba promedian-

do su exitosa vida. Si alguien, de cualquier parte del mundo, quiere buscar la historia de este auto a partir de ese año, deberá posar sus ojos en nuestra tierra. Aunque no muchos la hayan emparentado, la Fuego es la versión cupé del Renault 18, otro coche eternamente recordado como de gran avanzada tecnológica. Ambos compartían muchos elementos, esencialmente la mecánica. El deportivo también se destacó por tener distintos elementos aquí inéditos para su época, como, por ejemplo, computadora de a bordo, cierre centralizado a distancia, levantacristales con comando eléctrico, aire acondicionado, radio con pasacasete y llantas de aleación.

FUE CREADA POR **MICHEL JARDIN** Y ROBERT OPRON.

Y fue argentina...

La primera Fuego nacional es la GTX que vemos con ese típico intenso color rojo (el nombre oficial era Rojo Fiesta) en estas páginas. Venía con unas molduras laterales plásticas y negras, como si necesitara refrendar su condición de auto deportivo. Pero ni esos elementos ni la tonalidad de su carrocería eran lo que más llamaba la atención, sino ella misma. El auto fue desarrollado desde cero como una cupé y se lo dotó con una luneta acristalada que aún hoy se aprecia como "moderna". En el frente, una trompa bien "puntiaguda" era parte de su secreto aerodinámico. Un coeficiente de penetración en al aire como el suyo (CX de 0,34) es excelente en cualquier vehículo, ayer y también hoy.

Pero para lograr un buen desempeño dinámico la Fuego tenía otros detalles, como que las manijas externas estaban escondidas debajo de la chapa de las puertas, y una caída de la cola que combinaba con su estilizada figura. Pero no era todo. La potencia de su propulsor (primero de dos litros de cilindrada y después de 2.2) hacía lo suyo, siempre superando los 100 caballos, lo mismo que su suspensión y fundamentalmente su dirección, siempre elogiada.

Más tarde, la Fuego pasaría a denominarse GTA, siendo esa "A" final correspondiente a Argentina. No podía ser para menos, con los éxitos que el modelo estaba cosechando de manera abrumadora en el TC2000. Esa historia en las pistas va de la mano con aquélla del auto de calle. Una no pudo haber existido sin la otra, condimento extra para agregar a la rica receta que resulta ser la leyenda de la cupé más alabada de los últimos treinta años.

VISTA FRONTAL

VISTA TRASERA

DENOMINACIÓN

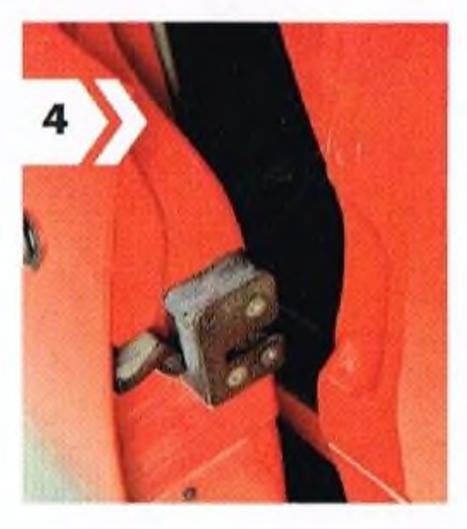
Con la Fuego, Renault cambió el tipo de nombre numérico usado en sus autos desde 1961.

ESPECIFICACIONES

Modelo	Renault Fuego GTX año 1984
Años de producción	1982-1985
Producción	19.952 unidades (total de su existencia, período 1982-1992)
Motor	M-2000, cuatro cilindros en línea inclinados 15º a la izquierda
Cilindrada	1.995 cc
Carburador	Weber 32 Dara 55 de doble boca
Potencia	103 CV (5.500 r.p.m.)
Transmisión	Manual de cinco marchas
Suspensión	Delantera independiente, trapecio articulado, triángulos superpuestos transversales, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra antirrolido. Trasera con eje rígido, barras reactoras, triángulo reactor central, amortiguadores telescópicos y barra antirrolido.
Frenos	Delanteros de discos ventilados y traseros de tambor
Velocidad máxima	175 km/h

FIGURA EXTERIOR

El estilizado perfil es uno de los más bellos que jamás hubo en un auto de fabricación nacional. Todo estaba diseñado para lograr un auto de buena aerodinámica. Su luneta acristalada era la frutilla del postre.

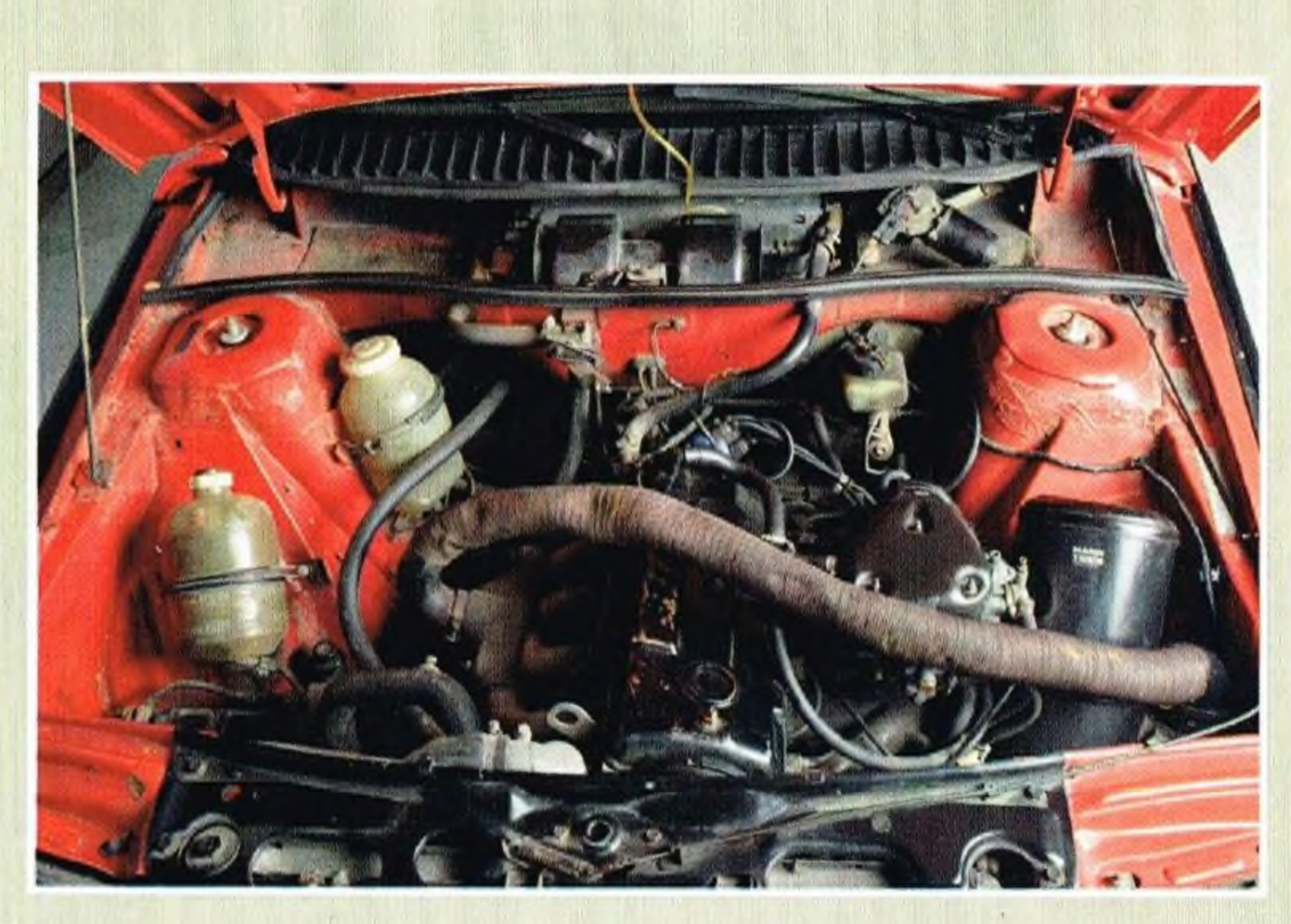


1. Óptica delantera y faro antinieblas derechos. **2.** Inconfundible caída de una cola muy particular. **3.** Sigla identificatoria del motor de dos litros de cilindrada. **4.** La apertura de la puerta estaba escondida. **5.** Mecanismo de apertura del baúl. **6.** El cristal de la luneta trasera, abierta de par en par. **7.** Óptica trasera derecha y típica chapa del modelo Fuego.

EL HABITÁCULO

Las butacas con pétalos en sus cojines son marca registrada de los autos deportivos. Esta cupé también tenía la particularidad de tener los apoyacabezas incorporados en los respaldos. Heredó el buen espacio para cuatro pasajeros del Renault 18.

8. Interior típico de la primera Fuego vendida en el país. **9.** Butacas delanteras con cotención lateral y forradas en cuero. **10.** Tablero. **11.** Pedalera y alfombra de goma original.



BAJO EL CAPÓ

El primer impulsor que trajo fue el de dos litros que usaba el tope de gama del R18 (foto). Después llegó un 2.2 y más tarde una versión más potente del mismo. Con ése, que entregaba 123 caballos, la GTA Max rozaba los 200 km/h de velocidad máxima.

La influencia de la innovación

En marzo de 1980, Renault lanzó en Francia la Fuego, un hatchback semi-deportivo muy confortable que llegó a nuestro país con unidades importadas en 1981 y que comenzó a producir localmente en su fábrica de Santa Isabel (Córdoba) al año siguiente. Junto con el Renault 18, marcaron el segmento de los vehículos "alto de gama" nacionales de la marca.

Con un buen nivel de equipamiento, la innovación fue su característica principal, con tecnología inédita hasta ese momento. Su diseño se le atribuye a Michel Jardin, bajo la dirección de Robert Opron. Su plataforma fue la misma que utilizó el R18, pero el diseño de la carrocería, subrayada por una banda negra acanalada que parte del nivel de la óptica y se extiende hasta la curva del baúl, fue una innovación absoluta. Simbolizó una nueva era de diseño en Renault y sus líneas influyeron en diseños posteriores en la década de los '80. Fue el sucesor de los exitosos Renault 15 y Renault 17, cupés realizadas sobre la base del Renault 12.

En todo el mundo se produjeron un total de 265.257 Fuego, entre 1980 y 1992. En la Argentina, entre 1982 y 1992 se produjeron un total de 19.952 unidades, transformándose así en un vehículo de culto que cuenta con muchos de los clubes de fans más numerosos de nuestro país.

GTX II

- **Año** 1986
- **Motor** 1.995 cc de 103 CV
- **Caja** manual, 5 velocidades
- **Velocidad máxima** 183 km/h

Si bien la el modelo GTX fue incorporando distintos elementos desde que comenzó a fabricarse en la planta cordobesa de Santa Isabel, en 1982, el primer restyling se produjo en 1986. Por fuera se mantuvo prácticamente igual, sólo se le modificó el diseño de las llantas; el cambio más notorio estuvo en el habitáculo, ya que la GTX II incorporó un nuevo tablero –el mismo que llevaba el Renault 18–, mientras que en materia de equipamiento sumó cierre centralizado con comando a distancia, un dispositivo que no era común para la época. Mecánicamente conservó el mismo motor que la GTX.

GTX II 2.2

- **Años** 1987-1988
- **Motor** 2.165 cc de 116 CV
- **Caja** manual, 5 velocidades
- **Velocidad máxima** 187 km/h

En 1987, la cupé Fuego fue equipada con el motor M-2200, lo que aumentó su cilindrada (2.2 litros) y potencia (116 caballos) en base a mayor carrera de pistón. Mientras, el sistema de frenos pasó a ser a disco en las cuatro ruedas, con calipers delanteros más grandes. Las llantas, de aleación, aumentaron su diámetro y pasaron de 13 a 14 pulgadas. Por otra parte, con respecto al equipamiento, se puede destacar la introducción de la computadora de a bordo de ocho funciones (velocidad promedio, distancia recorrida, consumo promedio, consumo instantáneo, hora, indicador de temperatura exterior, cantidad de combustible en el tanque y autonomía). También cambió la parrilla, de cuatro rayos.

GTA

- **Años** 1989-1990
- **Motor** 2.165 cc de 116 CV
- **Caja** manual, 5 velocidades
- **Velocidad máxima** 187 km/h

En noviembre de 1988 Renault Argentina presentó la cupé Fuego GTA. El rediseño incluyó molduras laterales, nuevos faros, parrilla, espejos tipo bandera y una pasada en limpio de trompa y cola. Estos detalles le confirieron al producto de Santa Isabel un aspecto más moderno y actualizado. La trompa mostraba ciertas reminiscencias del Renault 25, mientras que el sector trasero recibió un nuevo alerón. A su vez, las llantas de aleación de 14 pulgadas también fueron rediseñadas. Por dentro, tapizados de pana y volante con comandos para el estéreo. Al dejar de fabricarse en Francia en 1985, esta variante mantuvo vigente al modelo en nuestro mercado. Fue desarrollada exclusivamente para la Argentina en un estudio de diseño de los Estados Unidos.

GTA MAX

- **Años** 1989-1993
- **Motor** 2.165 cc de 123 CV
- **Caja** manual, 5 velocidades
- **Velocidad máxima** 198 km/h

El último restyling de la cupé Fuego fue lanzado al mercado en 1991. Si bien recibió modificaciones, la idea fue conservar su línea, debido a su gran éxito en el TC2000. Por dentro, volante de nuevo estilo con tres brazos de buen "grip" y butacas renovadas. Mecánicamente fue incrementada la potencia, que pasó de 116 a 123 CV –un 6% más que su antecesor– que se logró sobre la base de un nuevo diseño de levas. La cilindrada se mantuvo inalterable. Eso sí, este aumento en los caballos de fuerza le permitió a la GTA Max rozar los 200 km/h de velocidad máxima. Por otra parte, uno de los cambios más notorios del exterior fue la incorporación de una tercera luz de Stop en el alerón.

El gran duelo deportivo de los '80

Renault Fuego

Fue presentada en el Salón de Ginebra en 1980, un año después llegó a la Argentina y el destino la llevaría a protagonizar un duelo aparte con su rival de Ford. Pero fue la Fuego quien abrió el juego, con tres años de exclusividad para imponer condiciones, ya que la XR4 empezó a venderse en 1984. El diseño aerodinámico de la Fuego aceleró las palpitaciones de los amantes de los deportivos, sobre todo porque su precio estaba dentro de las posibilidades de la clase media. A esas dos virtudes, le sumó destacados resultados en el TC2000 y el arraigo que implica la fabricación nacional. Los que veneran a la Fuego por sobre la Sierra XR4 destacan el hecho de que se trata de un vehículo con pura estirpe deportiva (aun teniendo el indudable ADN frontal del Renault 18), y no una versión derivada de un sedán, como lo era el producto de Ford. También en cuanto a los números totales de la producción, la Fuego se impuso a la XR4: casi 20 mil unidades contra algo menos de 7 mil de la XR4. Sin embargo, hay que dejar en claro que la diferencia está basada más en lo cosechado en los primeros años de "exclusividad" de la Fuego.

Fue uno de los cabeza a cabeza más trascendentes de la historia de la industria automotriz. Dos deportivos fantásticos, con cifras de performance y motorizaciones casi idénticas. Su punto de diferenciación era la estética.

Ford Sierra XR4

La línea Sierra tuvo un doble compromiso. Por un lado, debía reemplazar al exitoso Taunus, un modelo muy querido por el público local. Pero además debía hacerse cargo de la fenomenal repercusión que había tenido la cupé Fuego, llegada al mercado algunos años antes. La versión XR4 encaró esa misión con éxito. Fue presentada en 1984 y tenía un motor algo más potente (4 caballos de diferencia para el modelo de Ford), una velocidad máxima similar (registros de 188 km/h) y un poco más picante en las cifras de aceleración (la XR4 era un segundo más rápida de 0 a 100 km/h: 10,3 contra 11,2). En cuanto a estilo, parecía menos jugado que la Fuego, aunque el doble alerón trasero de la XR4 resultó un valor agregado sobre la versión sedán que sirvió para remarcar su imagen sport. Otros puntos a favor de la XR4: mejor habitabilidad en las plazas traseras (por su origen como sedán), mejor posición de manejo y algunos detalles extra de equipamiento. Un detalle final y para nada menor: la tracción trasera de la XR4 marcaba la diferencia en cuanto a las sensaciones deportivas para el conductor.

Picantes y exitosos

En los años 90, las marcas generalistas redoblaron la apuesta para el mercado local y la competencia entre las versiones deportivas de los sedanes más populares se volvió muy atractiva. Sin llegar al extremo de la relevancia que tuvo la Renault Fuego, algunos de los deportivos que mostramos aquí lograron muy buenas cifras de venta y un prestigio perdurable a lo largo del tiempo. Lejos de la performance de los grandes deportivos, la "pinta" de estas versiones fue suficiente para atraer a los amantes del estilo sport.

◀ Renault Clio Williams

- **Años** 1994-1998
- **Motor** 1.998 cc y 147 CV
- **Caja** manual de cinco marchas
- **Velocidad máxima** 215 km/h

El vínculo entre Renault y Williams nació en la Fórmula 1 y se trasladó para esta versión de calle sobre uno de los modelos más populares de la marca. Fue una edición limitada de 250 unidades, distinguida sobre todo por las llantas doradas y por un motor más potente, de 16 válvulas.

Renault Mégane ▶

- **Años** 1995-2002
- **Motor** 1.998 cc y 150 CV
- **Caja** manual de cinco marchas
- **Velocidad máxima** 210 km/h

El Mégane llegó a la Argentina en 1997 y las versiones Coupé y Cabrio enseguida se posicionaron como el "tope de gama" del modelo. En su momento, fue el cabrio más accesible del mercado, y todavía hoy sigue siendo un vehículo con mucho prestigio y reputación, sobre todo por su estilo.

Citroën Xsara VTS ▼

- **Años** 1998-2006
- **Motor** 1.998 cc y 167 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 220 km/h

La variante deportiva del Xsara compartía motor con el Peugeot 306 GTI (otro deportivo de la época) y fue uno de los principales sostenes de la imagen de la marca a finales de los 90. Lo más notable era la diferencia de comportamiento entre el sedán (un típico auto para la ciudad) y esta versión sport, de gran performance.

Volkswagen Golf GTI ▶

- **Años** desde 1995
- **Motor** 1.781 cc y 150 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 212 km/h

Si el Golf es una marca registrada, con fanáticos que lo transformaron en uno de los más vendidos del mundo, también la versión GTI es un modelo con luz propia. Con detalles sport sobre la base del sedán, en el GTI siempre aparecieron detalles de Audi, marca del grupo Volkswagen. Brinda gran comportamiento dinámico y una performance sobresaliente.

◀ Alfa Romeo 145 Quadrifoglio

- **Años** 1996-2001
- **Motor** 1.969 cc y 150 CV
- **Caja** manual de 5 marchas
- **Velocidad máxima** 212 km/h

Un auto brillante, con un diseño innovador para la época. Además, en los 90, Argentina era uno de los mercados más exitosos para la marca fuera de Italia. La versión Quadrifoglio llegó un tiempo después de la presentación del modelo y se transformó en una de las más deseadas. Tenía butacas con sujeción, un motor espectacular y un rendimiento muy destacado en la ruta.

Deportivos de lujo, al alcance de muchos

AUDI A3

A simple vista, su estética puede ser vista casi como la de un Volkswagen Gol, pero a finales de los '90, el Audi A3 fue uno de los autos más deseados de la época. Con una versión con motor 1.6 naftero y 100 caballos, y una más deportiva, con motor 1.8 turbo de 150 caballos (que después tuvo versiones de 180 CV y hasta de 210 en el especial "S3"), la marca alemana representaba por entonces un símbolo de exclusividad mucho más importante que lo que resulta ahora, cuando el público está más acostumbrado a ver modelos con el logo de los cuatro anillos por las calles del país. En tiempos de convertibilidad, y a un precio de 35 mil pesos/dólares, el A3 llegó en 1998 y tuvo un duelo personal con el BMW Compact. Pero quizás por la herencia construida en los '80 en el Rally Mundial, los que elegían al Audi sabían que tenía un plus de deportividad por sobre el modelo de BMW. Hasta el lanzamiento del A1, en 2011, el A3 siguió siendo la primera opción para quienes soñaban con un Audi.

La convertibilidad de los años '90 puso modelos de alta gama al alcance de muchos usuarios. El Audi A3 y el BMW Compact son un ejemplo de esa tendencia: sin llegar a la performance de los grandes deportivos, estos modelos se convirtieron en un símbolo aspiracional de la época.

BMW SERIE 3 COMPACT

Basado en el Serie 3, este Compact fue concebido a nivel global a mediados de los '90 para llegar al público juvenil, porque se suponía que "los adultos" podían comprar un sedán. Pero en la realidad argentina, y de la mano de la convertibilidad, el Compact fue simplemente la puerta de entrada al mundo BMW. Por entonces, el modelo se puso en la mira de los ejecutivos y hasta de jubilados de buen pasar más que como una opción para los jóvenes. Disponible con motores nafteros (316) y diesel (318), la tracción trasera representaba lo más destacado de su aspecto deportivo. En cuanto al confort y al equipamiento, estaba a la altura de los otros modelos de la marca. La generación más exitosa se vendió entre 1996 y el 2001, pero los cambios económicos terminaron por perjudicarla. Hoy la Serie 3 no ofrece más su versión Compact, y la entrada a BMW se da más por el Serie 1, un modelo pensado para los jóvenes. Aunque, como vimos con el Compact, el mercado no siempre respeta esas reglas.

Audi

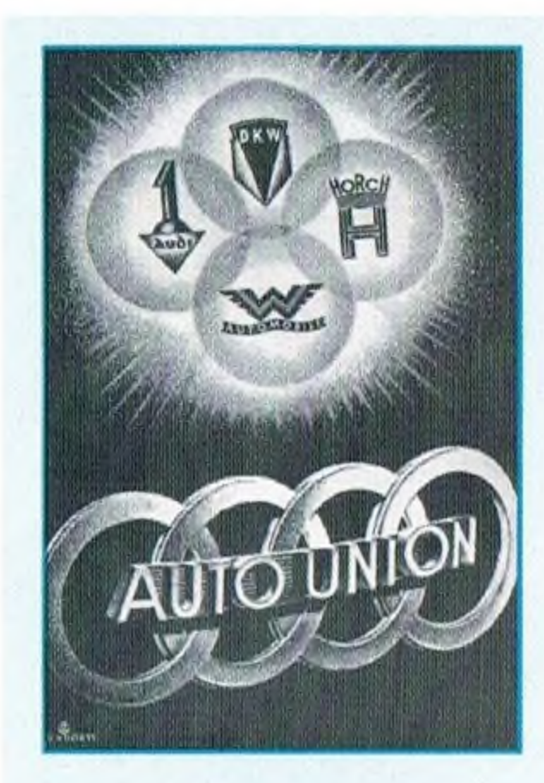
Cuatro marcas para una sola tradición

Esta marca de autos de alta gama pertenece al Grupo Volkswagen. Nació de la fusión de las compañías Audi, DKW, Horch y Wenederer.

En 1899, August Horch fundó en la ciudad de Colonia, Alemania, su propia marca de autos: Horch. En 1910, por desavenencias con sus socios, quiso fundar una nueva marca, pero no pudo volver a bautizarla con su apellido. Así nació Audi, que en latín significa lo mismo que el vocablo alemán "horch": escucha. Más tarde, en 1932, Horch y Audi, junto a Wanderer y a DKW, se fusionaron para formar Auto Union AG. En 1965, esta empresa fue adquirida por el Grupo Volkswagen y, en 1969, dejó de llamarse Auto Union AG. Entonces también se incorporó la NSU paa convertirse en Audi-NSU. Recién a partir de 1985 comenzó a conocerse solo con el nombre Audi.

EN LA ARGENTINA

La marca se instaló oficialmente en nuestro país en 1997. Funciona en el mismo predio de Volkswagen.



LOS ORÍGENES DE UNA MARCA

Los famosos y reconocidos Cuatro Anillos de Audi es el emblema de uno de los fabricantes de automóviles más antiguos de Alemania. Simbolizan la fusión, en 1932, de cuatro firmas independientes: Audi, DKW, Horch y Wanderer.

AUTO PIONERO

El primer automóvil Horch salió a la calle en 1901. Se trataba del modelo Phaeton que contaba con un impulsor horizontal con una potencia de 5 CV. Se le había incorporado un pequeño pistón adicional para amortiguar las vibraciones del cigüeñal. August Horch lo bautizó como el motor "libre de impactos". Otra novedad era el cárter del cigüeñal de aleación, un logro pionero en la industria automovilística.

Audi Quattro

En 1980, una cupé causó sensación en el Motor Show de Génova. Era el Audi Quattro, primer vehículo de altas prestaciones con tracción en las cuatro ruedas. Este concepto gozó de un éxito total y gradualmente se implementó en toda la gama de la marca. Logró su primer éxito en el Rally de la Argentina de 1983. El piloto fue el finés Hannu Mikkola, que ese año lograría llevarse su único campeonato mundial de pilotos. Audi logró los de 1982 y 1984.

BMW

De los aviones, a las motos y los autos

Fundada en la década del '20, pasó de fabricar motores de aviones a consagrarse como una de las marcas líderes del segmento de lujo.

En 1916 se fundó la Bayerische Flugzeug Werke AG (BFW), a la que Gustav Otto aportó la Otto-Werke, empresa creada en 1913. BFW y Bayerische Motoren Werke GmbH, de Karl Rapp (fundada en 1917), dos compañías dedicadas a la aviación, se fusionaron en 1922, convirtiéndose así en BMW. Al año siguiente, la compañía presentó en la Exposición de Berlín su primer modelo. El BMW R 32 causó un gran impacto en el público. En 1928, BMW compró la planta de producción de automóviles de Eisenach, donde se produjo el Austin Seven bajo la denominación de Dixi 3/15 PS. BMW continuó desarrollando este atractivo vehículo pequeño, que en 1929 salió a la venta con el nombre de BMW 3/15 PS DA 2, con una gama de distintas carrocerías. Así comenzó el desarrollo de una de las marcas más codiciadas de la industria automotriz.

EN NUESTRO PAÍS

BMW de Argentina comenzó a operar en 2000. Antes estaba representada por el importador Automóviles Exclusivos S.A.

UN EMBLEMA

El escudo de BMW fue copiado del Club de Aviones Bávaros. El logo simboliza una hélice de aeronave contra un cielo azul, además de aludir a la bandera de Baviera, y cuyos colores son el azul y el blanco. Arriba, de izquierda a derecha, logos de 1917, 1933 y 1954. Abajo, 1974, 1979 y 2007.

Seis generaciones de un éxito

Vigente desde 1975, la Serie 3 es la estrella de la marca bávara. Es un halago bien ganado porque se convirtió en su modelo más vendido. Con más de 12 millones de unidades comercializadas, siempre fue una referencia para el público. Ya lleva seis generaciones y tiene diferentes opciones de carrocería.

Un grupo de lujo

BMW Group está constituido por la marca alemana, y por las inglesas Rolls Royce Motor Cars y Mini, absorbidas en 2003 y 2004, respectivamente.

PEQUEÑO ENCANTADOR

En 1955 el BMW Isetta se ganó el corazón del público. Con sólo 2,29 metros de largo, la empresa obtuvo la licencia para fabricar este motocupé de la italiana ISO. Propulsado por un motor BMW de motocicleta de 12 o 13 CV, más de 160.000 personas compraron un Isetta en los años 50, convirtiéndose en el BMW más vendido de la década.

AUDI NANUK QUATTRO CONCEPT

UNA BESTIA CON UN COSTADO AVENTURERO

Este súper deportivo biplaza fue una de las estrellas de la marca en el Salón de Frankfurt realizado en 2013. Tiene chasis y carrocería de aluminio, suspensión de altura variable y un impresionante motor turbodiesel de 544 CV de potencia máxima.

Brilló en el Salón de Frankfurt, Alemania, y ahora la marca analiza si esta máquina con motor V10 de 544 CV y caja de cambios automática de doble embrague y siete velocidades puede dejar de ser una maqueta para convertirse en un vehículo de serie.

El Audi Nanuk Quattro Concept impacta por donde se lo mire. Diseñado en colaboración con Italdesign Giugiaro –carrocero italiano– esta cupé posee una suspensión neumática que permite elevarla en tres distintas alturas con respecto al suelo para facilitar la conducción por terrenos no asfaltados. Mide 4,54 metros de largo, 1,99 de ancho y 1,34 de alto, y la distancia entre ejes es de 2,71 metros. El chasis y la carrocería son de aluminio, aunque la capa exterior de la carrocería está hecha de plástico reforzado con fibra de carbono. Los más interesante de este vehículo de tracción integral son las cifras de performance: puede acelerar de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 305 km/h. También impresiona el tamaño de sus neumáticos. El diámetro de las llantas es de 22 pulgadas, mientras que las cubiertas son 235/50 (adelante) y 295/45 (atrás).

VESTIDO DE ETIQUETA EN OCASIÓN ESPECIAL

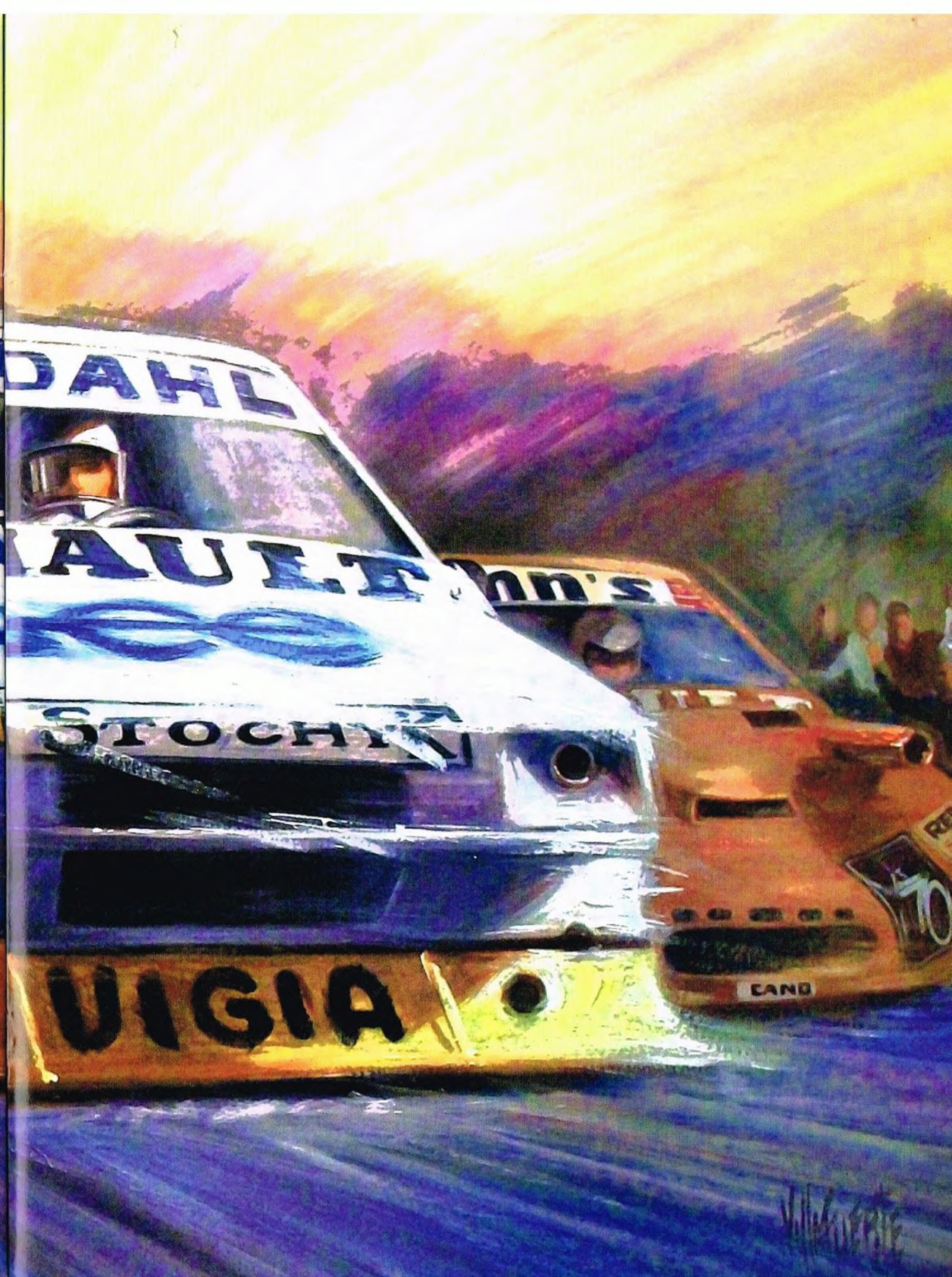
La firma alemana y el famoso carrocero italiano se unieron para desarrollar este prototipo con el único fin de exhibirlo en el Concurso de Elegancia Villa d'Este 2013, que se desarrolló en Italia. Es uno de los certámenes más prestigiosos y tradicionales del mundo.

Los vehículos más espectaculares y representativos de la historia del automovilismo se reúnen en las inmediaciones del lago de Como, en la región de Lombardía (Italia). Allí desde 1929 se realiza el Concurso de Elegancia Villa d'Este que, en la edición 2013 contó con la participción especial del BMW Pininfarina Gran Lusso Cupé, creado únicamente para este certamen. Este modelo, el primero que construyen de manera conjunta BMW y Pininfarina, fue concebido para reforzar la dinámica de conducción y el confort de los ocupantes, ya que cuenta con una amplia distancia entre ejes. Debajo del capó se esconde un impresionante motor de doce cilindros en V. El interior está constituido por cuatro butacas cuyos tapizados son de la fábrica de cuero de Flogizzo, mientras que para el panel frontal se eligió madera de Kauri (un árbol original de Nueva Zelanda) que, según BMW, tiene varias propiedades, tales como mostrar varias tonalidades (entre oro, rojo y marrón) según cómo incida la luz sobre su superficie. Por fuera, se destacan las llantas de aleación, de 21 pulgadas, elaboradas específicamente para este prototipo.

Los éxitos del Flaco

Personalidad. Constancia. Guapeza. Habilidad. Locura. Rebeldía. Carisma. Juan María Traverso reúne todas estas características. Súper campeón con la Fuego, fue protagonista de momentos únicos con ese inolvidable modelo.

▶ TRAVERSO LOGRÓ HAZAÑAS MEMORABLES, COMO AQUELLA DEL 3 DE ABRIL DE 1988 EN RÍO NEGRO, CUANDO GANÓ CON LA FUEGO ENVUELTA EN LLAMAS Y HUMO.


DAHL
AUFF
hn's
STOCH
UIGIA
CAND

▶ CON ESTA FUEGO TRAVERSO GANÓ EL TÍTULO DE TC2000 DE 1990.

No habrá otra combinación igual

La relación de Juan María Traverso con la cupé Fuego quedó para siempre en la historia del automovilismo. Juntos ganaron seis memorables títulos de TC2000 que le abrieron al Flaco el camino para volver a subirse a un Turismo Carretera.

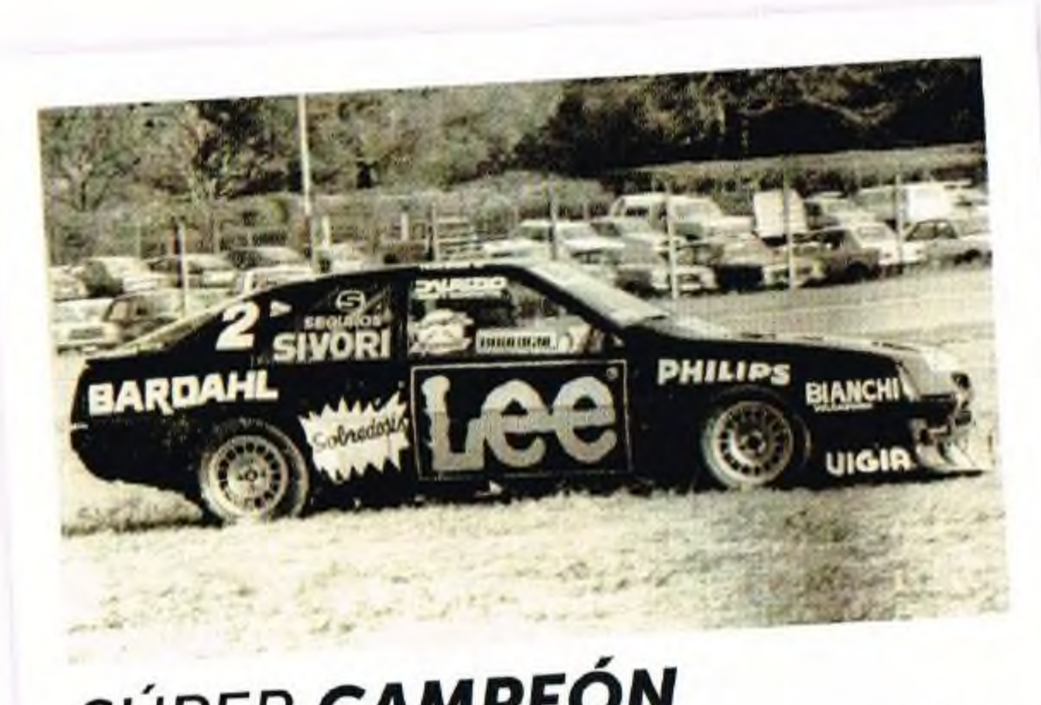
"Me hizo un click, no corro más." Lo dijo, y como todo en su carrera, impactó. Fue allá por agosto de 2005, cuando en la previa de una competencia de Turismo Carretera en Olavarría Juan María Traverso se bajó de su auto y encendió las alarmas de todo el mundo automovilístico nacional, que tiene en el Flaco de Ramallo a uno de los máximos ídolos. Luego de 35 años de carrera, su figura sólo puede agrandarse con esa dimensión que implica el paso del tiempo y la distancia a los hechos que marcaron una época. En ese ítem, lo de Traverso es memorable. Y si se le busca un compañero de ruta de esas andanzas irrepetibles, la Renault Fuego de TC2000 es el indicado.

El idilio con la marca del rombo se inició en 1985, cuando el Flaco se subió a un Renault 18 y dejó a Ford después de más de una década. Ese cambio movió la estantería de la categoría, que al año siguiente vería germinar uno de los capítulos más destacados de su historia: el desembarco oficial de Renault con la Fuego y ocho títulos consecutivos: seis de Traverso, uno para Silvio Oltra y otro para Miguel Ángel Guerra.

En esa batería de títulos se dieron dos de sus grandes hazañas, como aquella del 5 de octubre de 1986 en el autódromo de Pigüé... "Unos 50 metros antes de la última curva, Mario (Gayraud, Ford Sierra) había llegado a superarme, pero luego se fue un poco afuera y yo me recuperé y le puse el auto a la par, entramos así al viraje final, y casi sobre la llegada pisé el embrague sin dejar de acelerar, y el auto, que no estaba con buena tracción, dio un salto hacia adelante, y allí le gané el segundo puesto. A las últimas dos vueltas las sufrí, no las corrí, me iba afuera en todos lados. No sé qué pasó, pero se rompió algo de la suspensión trasera porque la rueda derecha empezó a rozar en el guardabarros y por eso era el humo que se veía. Pensé que no iba a poder llegar." Así lo relató Traverso al bajarse de su humeante Fuego, mientras sus mecánicos confirmaban que en la cupé número 5 se había quemado el embrague. Ocurrió en la largada, y luego hubo un cortocircuito en la instalación eléctrica. De yapa, un desprendimiento en la suspensión derivó en el roce del neumático trasero derecho hasta quedar en llanta. Así y todo, Traverso lideró la carrera hasta faltando dos vueltas, cuando debió ceder la punta ante Soto. pero logró terminar segundo. Con ese capítulo inolvidable, el Flaco cerró su primer año triunfal a bordo de la máquina del rombo.

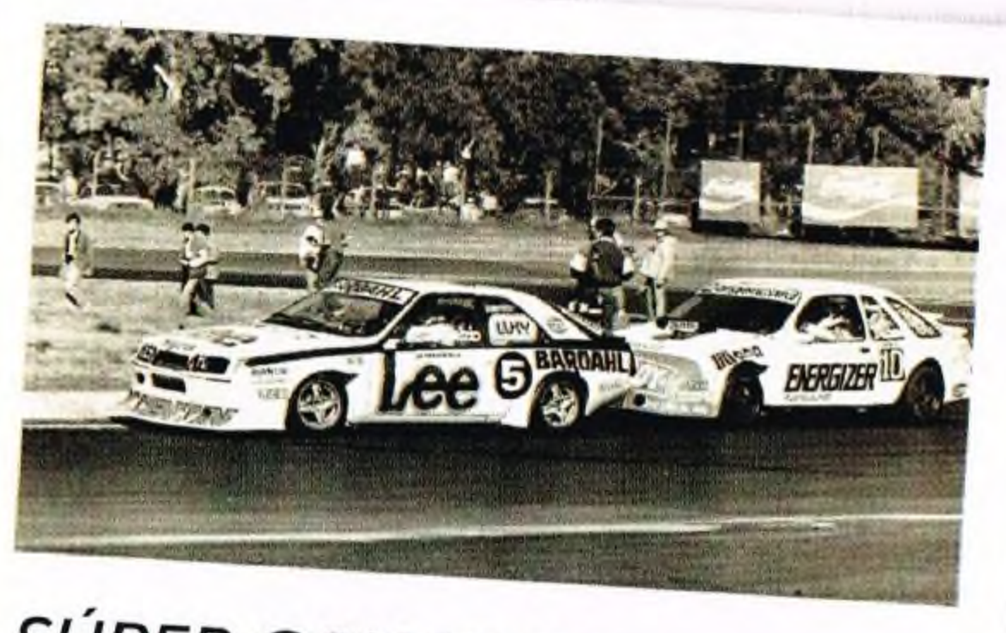
"Al automovilismo le di hasta el último gramo de pasión que me quedaba. Me fui sin dejar cuentas pendientes. Nunca corrí para ser famoso. Gané carreras y campeonatos. Me equivoqué e insulté mil veces, pero gané más amigos que enemigos. Con lo que me dio el automovilismo, me sobra."

JUAN MARÍA TRAVERSO



SÚPER **CAMPEÓN**

Traverso nació en Ramallo el 28 de diciembre de 1950. En 35 años de trayectoria, ganó siete títulos en TC2000, seis de Turismo Carretera y tres de Top Race. Recibió tres Olimpia de Plata. En TC2000 ganó 68 competencias y largó 73 veces en primer lugar. La foto es de 1988.



SÚPER **GANADOR**

El Flaco ganó 37 veces con la marca Renault en TC2000, y también en ese ítem es récord histórico, muy difícil de superar. En la imagen, Traverso delante de una cupé Sierra XR4 en el autódromo de Buenos Aires en una carrera de 1986.

Con el auto en llamas

La temporada siguiente quedaría en manos del recordado Silvio Oltra, con subcampeonato para Traverso. Pero la emoción y la tensión, gracias a las locuras del Flaco, volverían a ser noticia el domingo 3 de abril de 1988, en General Roca, Río Negro. Las Fuego ocuparon el podio, con Traverso, Oltra y Cocho López. La supremacía era total. Y el espectáculo, también. "Esas vueltas finales fueron realmente terribles. El habitáculo se llenó de humo, no veía nada. Tuve que abrir la ventanilla para poder respirar. Los tiempos de vuelta se fueron para arriba porque el aceite mojaba una rueda trasera y la Fuego se puso inmanejable. Si la carrera hubiera tenido una vuelta más creo que no llegaba, porque ya había comenzado a bajar la presión de aceite y a mermar el rendimiento del motor. Esta victoria se la dedico al equipo de mecánicos que hicieron un trabajo impecable para entregarme este auto." Las palabras de Tracerso se amalgaman con una imagen que quedará por siempre entre las más impactantes de la historia del TC2000 y del automovilismo nacional. En los tiempos que corren, sería imposible repetir una situación semejante, especialmente porque otro piloto, en su lugar, seguro se bajaría. Él se quedó, aguantó, sacó a relucir su talento y, como en otras tantas veces (68 en toda su trayectoria), vio antes que ningún otro la bandera a cuadros en esta categoría. La que le lo puso en el altar de los más grandes, junto a Renault y la imparable Fuego.

▶ *Traverso y las llamas en la Fuego, en Río Negro 1988.*

Una historia marcada a fuego

Renault ingresó en la categoría más tecnológica del automovilismo nacional con su R18, en 1984, pero rápidamente apareció la Fuego y marcó una época. Una gran cantidad de pilotos dejó su huella defendiendo los colores del rombo.

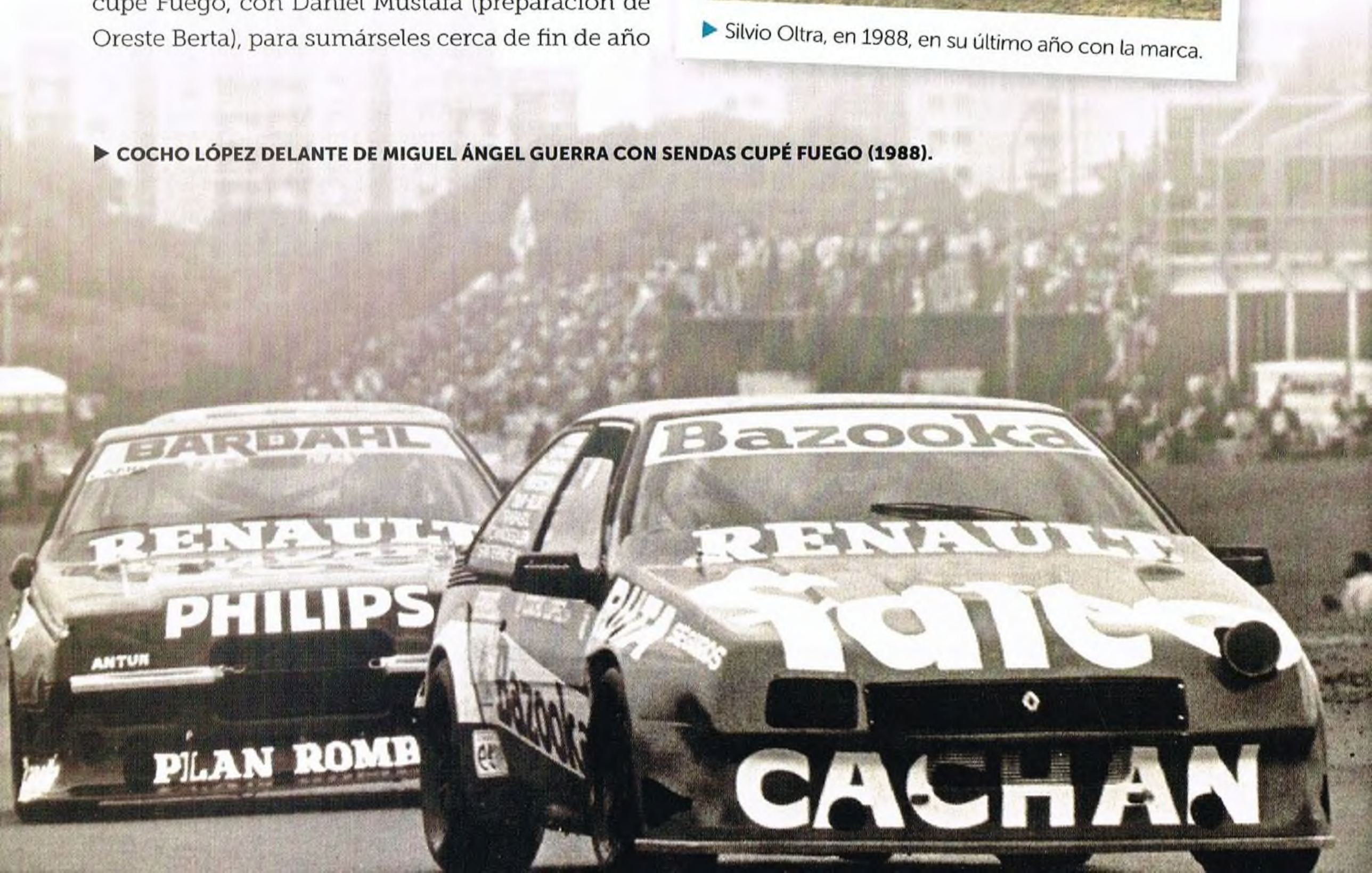
El dato inicia cada repaso que se hace a la historia del Turismo Competición 2000: la categoría tecnológica por excelencia del automovilismo nacional nació en 1979 con un mini torneo de apenas cinco fechas, ganado por Osvaldo Cocho López. Pero la presencia de Renault se demoró un par de temporadas para luego sí, transformarse en una sensación, en una escudería imbatible. En 1984, la firma del rombo puso definitivamente un pie en el TC2000 con la presencia del R18, con Jorqe Serafini y Rodolfo Zuain al volante.

La reglamentación de la categoría viró hacia la incorporación de vehículos con tracción delantera y, en ese cambio, Renault hizo la diferencia. Ya en 1985, Juan María Traverso dio un impulso más a la avanzada de Renault, al subirse a un R18 luego de años a bordo de Ford. Y tras cartón, debutó la cupé Fuego, con Daniel Mustafá (preparación de Oreste Berta), para sumárseles cerca de fin de año los autos de Jorge Serafini y Ernesto Tito Bessone, primer ganador con la Fuego, en Las Flores.

En 1986 se conformó el equipo oficial Renault con dos Fuego para Traverso y Ernesto Soto, y llegaría el primer título para el Flaco y para la marca. Otro de los tantos hechos históricos de Renault en la categoría tuvo a Juan Pablo Zampa, quien en su debut ganó en Bahía Blanca con el memorable auto.

▶ Silvio Oltra, en 1988, en su último año con la marca.

▶ **COCHO LÓPEZ DELANTE DE MIGUEL ÁNGEL GUERRA CON SENDAS CUPÉ FUEGO (1988).**



LOS OCHO TÍTULOS DE RENAULT EN EL TC2000

1986 **Juan M. Traverso** (Fuego)
1987 **Silvio Oltra** (Fuego)
1988 **Juan M. Traverso** (Fuego)
1989 **Miguel A. Guerra** (Fuego)
1990 **Juan M. Traverso** (Fuego)
1991 **Juan M. Traverso** (Fuego)
1992 **Juan M. Traverso** (Fuego)
1993 **Juan M. Traverso** (Fuego)

LOS MODELOS RENAULT EN TC2000-STC2000

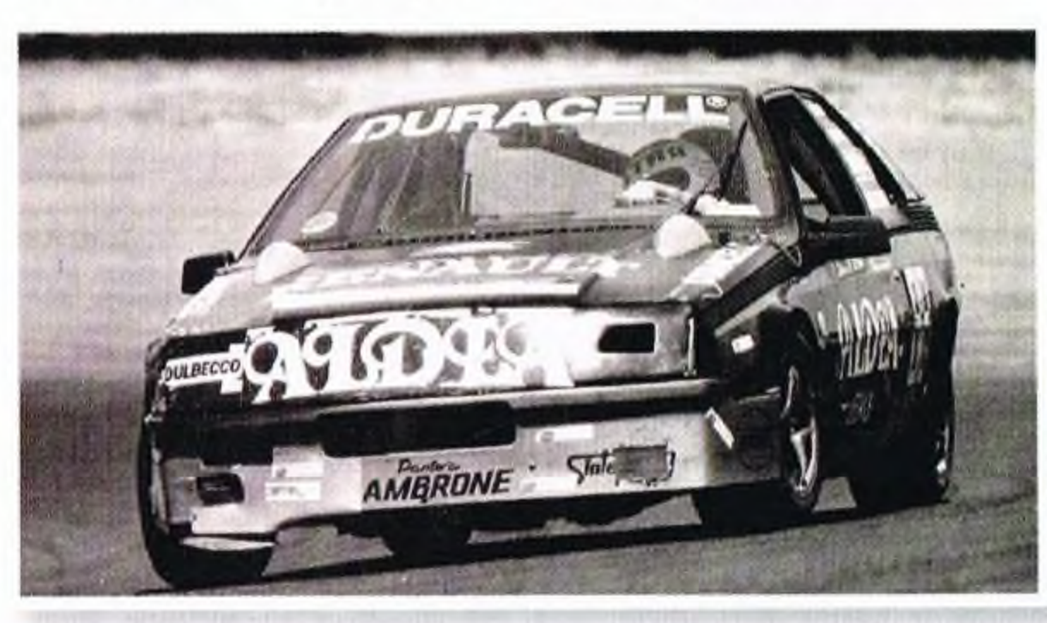
RENAULT 18 *(1984-1985)*
RENAULT FUEGO *(1986-1996)*
RENAULT 21 *(1992)*
RENAULT 19 *(1994-1998)*
RENAULT MÉGANE I *(2004-2008)*
RENAULT MÉGANE II-BERTA *(2009-2010)*
RENAULT FLUENCE-BERTA *(2011)*
RENAULT FLUENCE-RPE V8 *(2012-2013)*

Renault y su Fuego ya no tenían rivales, se disputaban competencias vibrantes, pero a la larga, las carreras y los títulos quedaban en las mismas manos. Para 1987, nada cambió. O sí, mucho. Apareció un joven, Silvio Oltra, y nadie pudo con él, al rematar el título en la última fecha del año y nada menos que en Buenos Aires. Otra vuelta olímpica para Traverso y el título de Miguel Ángel Guerra en 1989, con Traverso en el subcampeonato y la marca al frente del campeonato de constructores. Quedaban los cuatros títulos en fila para el ídolo de Ramallo, del '90 al '93, lo de Traverso incluso fue aburrido, aunque con él en pista siempre se esperaba algo de show. La renovación de la Fuego, y el ingreso del Renault 21, en 1992, y a partir de allí la rotación de modelos se dio con mayor continuidad, sin borrar la huella de lo hecho por los grandes del automovilismo nacional en esta categoría y con esta marca.

En la actualidad, con un auto de fabricación nacional, como el Fluence, es intenso el protagonismo de Renault, con pilotos de renombre como Emiliano Spataro, Leonel Pernía y Guillermo Ortelli. Aunque en el pasado, además de los ya mencionados, otros nombres y apellidos de peso supieron ganar con acento francés: Miguel Etchegaray, Luis Belloso, Gustavo Der Ohanessian, Daniel Cingolani, Omar Martínez, Guillermo Ortelli, Matías Rossi y el recordado Guido Falaschi.

▶ *Bessone y su Fuego, en el autódromo de Buenos Aires rumbo a su segunda pole position (1985).*

▶ *Largada en Buenos Aires. Puntea Bessone seguido por Gustavo Del Campo, que a la postre ganaría (1985).*



▶ *Silvio Oltra en Balcarce en la temporada de 1986. Al año siguiente ganaría su único campeonato de TC2000.*

TWIZY RENAULT SPORT F1

EL MONOPLAZA MÁS OSADO

La marca francesa se adelantó en lo que a vehículos eléctricos se refiere, pero esto parece demasiado. Uno de esos modelos, el de concepción más particular, fue transformado en un prototipo con aditamentos de F1. Raro, pero cae bien.

Simpático. Así le caía a todo quien lo observaba en el Salón del Automóvil de Buenos Aires de 2013. Renault lo trajo para el evento que cada dos años se celebra en La Rural. Era una de las últimas novedades de la marca en cuanto a prototipos, un vehículo basado en el de calle pero con toda la estética de un Fórmula 1. Alerones, deflectores, neumáticos, llantas, todos elementos que remiten a la máxima categoría del automovilismo mundial pero sobre la carrocería del eléctrico de calle.

Éste no es para dos personas como aquél (el acompañante va sentado detrás del conductor), sino un monoplaza, y en el espacio de la butaca trasera tiene el sistema KERS de recuperación de energía cinética. Cuando el vehículo frena, recarga la batería que alimenta a los dos motores que lo propulsan hasta los 100 km/h en seis segundos. El Kers actúa como segundo propulsor, porque cuando entra en acción hace que los 17 CV de potencia originales se conviertan en 97 caballos (72 kW), por lo menos por 14 segundos.

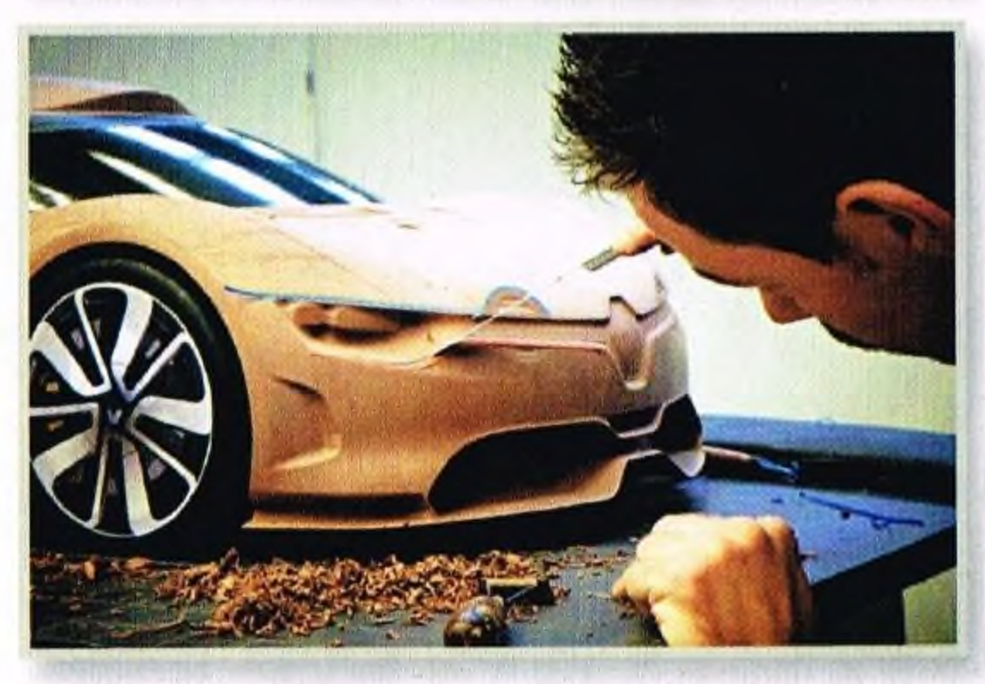
El vehículo tiene un largo total de 2,60 metros y 1,49 m de ancho, casi lo mismo que su altura (1,45). Sus dimensiones prácticamente "cuadradas" visto desde el frente hacen que este pequeño auto pueda doblar curvas cerradas a una mayor velocidad que otros. Aunque su velocidad máxima ronde los 110 km/h, este Concept Car no va a correr ninguna carrera, pero sí es otra vuelta de tuerca de la inventiva de los ingenieros y diseñadores de Renault. Sin dudas consiguieron un autito simpático.

También de calle

La novedosa y extraña arquitectura sobre la que está basada el Twizy Renault Sport F1 ya está rodando por las calles europeas. Desde 2012, el Twizy es fabricado en España como uno de los cuatro vehículos eléctricos que Renault ya está vendiendo. Los otros son el Zoé, el Fluence ZE y el Kangoo ZE.

LA BERLINETTE DEL SIGLO XXI

En la década del '60 Renault lanzó al mercado el Alpine A110-50, más popularmente conocido como Berlinette, un deportivo que ganó varias carreras de Rally Mundial a principios de los '70. En 2012 la marca francesa decidió evocar su medio siglo de existencia con un Concept Car que repite el nombre pero de una forma moderna. Su chasis de fibra de carbono se combina con la mecánica usada en el Trofeo Mégane para lograr un verdadero auto de carrera del futuro. Tiene motor seis cilindros de 3.5 litros que entrega 400 caballos, tracción trasera y caja secuencial de seis marchas.



Unidos por la misma pasión

Esta joven organización tiene a Juan María Traverso como ídolo máximo y a la cupé Fuego como verdadero objeto de veneración.

El que nos ocupa en esta nota es un club de autos bastante particular, porque en su mismo nombre incorpora una palabra que alude a Internet. Es que el Club Renault Fuego Site tiene gran actividad en línea para mantener contacto con todos sus socios. No es muy longevo, porque nació el 25 de abril de 2010, pero lo más importante es que está conformado por un grupo de amigos y fanáticos de una cupé también muy especial.

El club fue organizado por Cristian Judelewski, conocido por todos como Negrito, quien comparte tareas con los otros fundadores: Juan Manuel y Juan Ignacio Collado, Marcelo García, Sergio González y Cristian Lucero. El objetivo de esta joven organización es simple y clara: seguir manteniendo viva la llama por la recordada cupé Fuego. Cada reunión es una buena excusa para compartir una linda tarde entre autos y también con amigos, momentos en los que abundan anécdotas, donde los que menos conocen de su historia escuchan para seguir aprendiendo sobre el mítico modelo. Los encuentros se realizan en el por ellos denominado "Fuegódromo", un sector público ubicado en la colectora de la avenida General Paz, entre Balbín y Av. de los Constituyentes, del lado de Provincia. La cita es cada cuarto domingo de mes a partir de las 14.30. El tema de charla es, desde luego, la Fuego: sus virtudes y las anécdotas que cada uno de ellos tiene con el auto. Pero también hay espacio para hablar de otros modelos de la marca y de las novedades de la industria, sean deportivos o no.

Otras actividades

Aparte de las reuniones mensuales, todos los meses, los integrantes del club realizan caravanas por distintos puntos del país. Tienen algunos destinos ya predeterminados y al que jamás dejan de asistir. Uno de ellos es Ramallo, lugar de nacimiento del ídolo de todos, Juan María Traverso, que supo llevar a la cupé Fuego a la gloria

▶ **"FUEGÓDROMO" ES COMO EL CLUB LLAMA AL LUGAR DONDE SE JUNTAN LAS CUPÉS.**

▶ *Encuentro con Juan María Traverso, el ídolo de todos, en el "Fuegódromo", durante un festejo.*

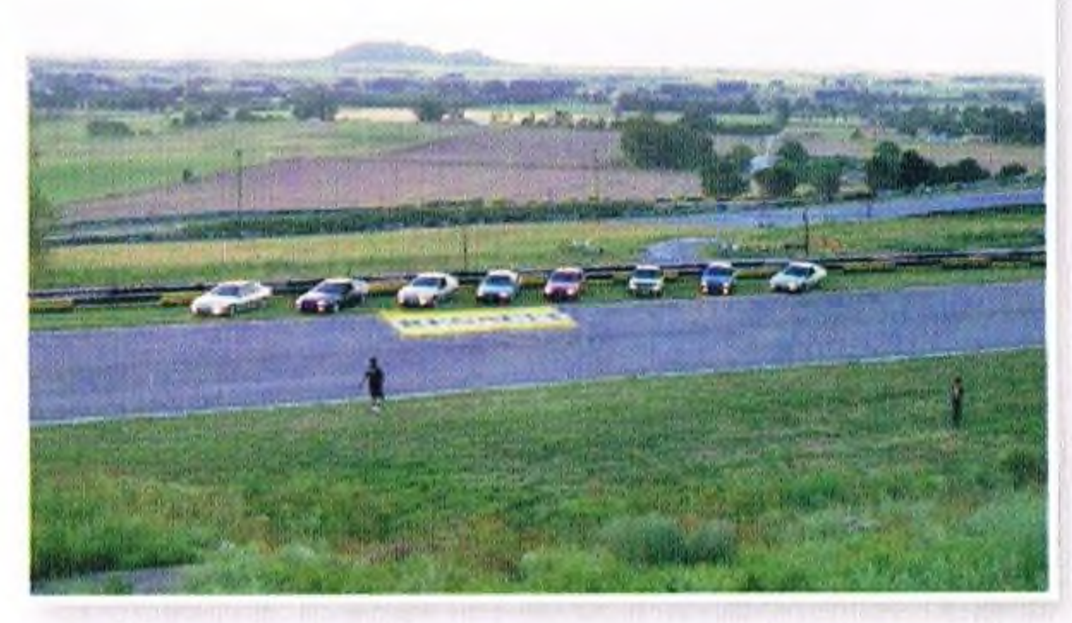
▶ *La cupé de carrera de Traverso, infaltable en medio de las de calle, en toda ocasión especial.*

con hazañas memorables en el TC2000. Otros lugares que siempre reciben a estos entusiastas de uno de los grandes coches deportivos nacionales son San Pedro y Balcarce. La fiesta aniversario, cada año, tiene lugar en el Museo del Automóvil, ubicado en la ciudad de Buenos Aires. También suelen surgir eventos multimarcas, donde las Fuego se entremezclan en amistad con otros modelos.

"Tenemos una muy buena relación con Renault Argentina –cuenta Cristian Judelewski–, ya que el año pasado nos entregó el galardón de ser 'sitio recomendado y/o preferido'. Una gestión de la automotriz permitió que socios del club conocieran a Traverso, justamente cuando les solicitaron un auto para la filmación de la publicidad Hazaña Renault 2012, de la que el ex piloto fue protagonista haciendo saltar a la cupé como en una película de Hollywood.

Los requisitos para asociarse al club Renault Fuego Site son bien simples: ser dueño de una cupé Fuego y tener ganas de pasarla bien. Para eso, se invita a los interesados a acercarse a alguna de las reuniones mensuales. "No importa el estado del auto, siempre y cuando sea una Renault Fuego", aclara Judelewski.

▶ *El grupo se reúne para pasar un buen momento entre amigos y con las cupés entre ellos.*



▶ *Un alto durante el atardecer en el autódromo de Balcarce, otro lugar recurrente.*

www.fuegosite.com.ar

Mi nombre es Fuego

En la Argentina, la cupé Fuego tuvo una década de gloriosa existencia, aunque en Europa estuvo disponible en los concesionarios apenas un lustro. Sin embargo, se vendió en gran parte del continente, no solamente en Francia. Además del nuestro, llegó a países como Alemania, Inglaterra y España. Estos son algunos de los avisos publicitarios aparecidos en revistas de la época de todos los lugares donde se vendió.

AGRADECIMIENTOS

› Club Renault Fuego Site (Cristian Judelewski y Santiago Ríos), Luciano Bernardi, José María Villafuerte, Juan María Taverso, Renault Argentina, ADEFA y archivo fotográfico Clarín. Algunas imágenes fueron tomadas de revistas de la época.

Clarín

Directora
Ernestina Herrera de Noble
Editor General
Ricardo Kirschbaum

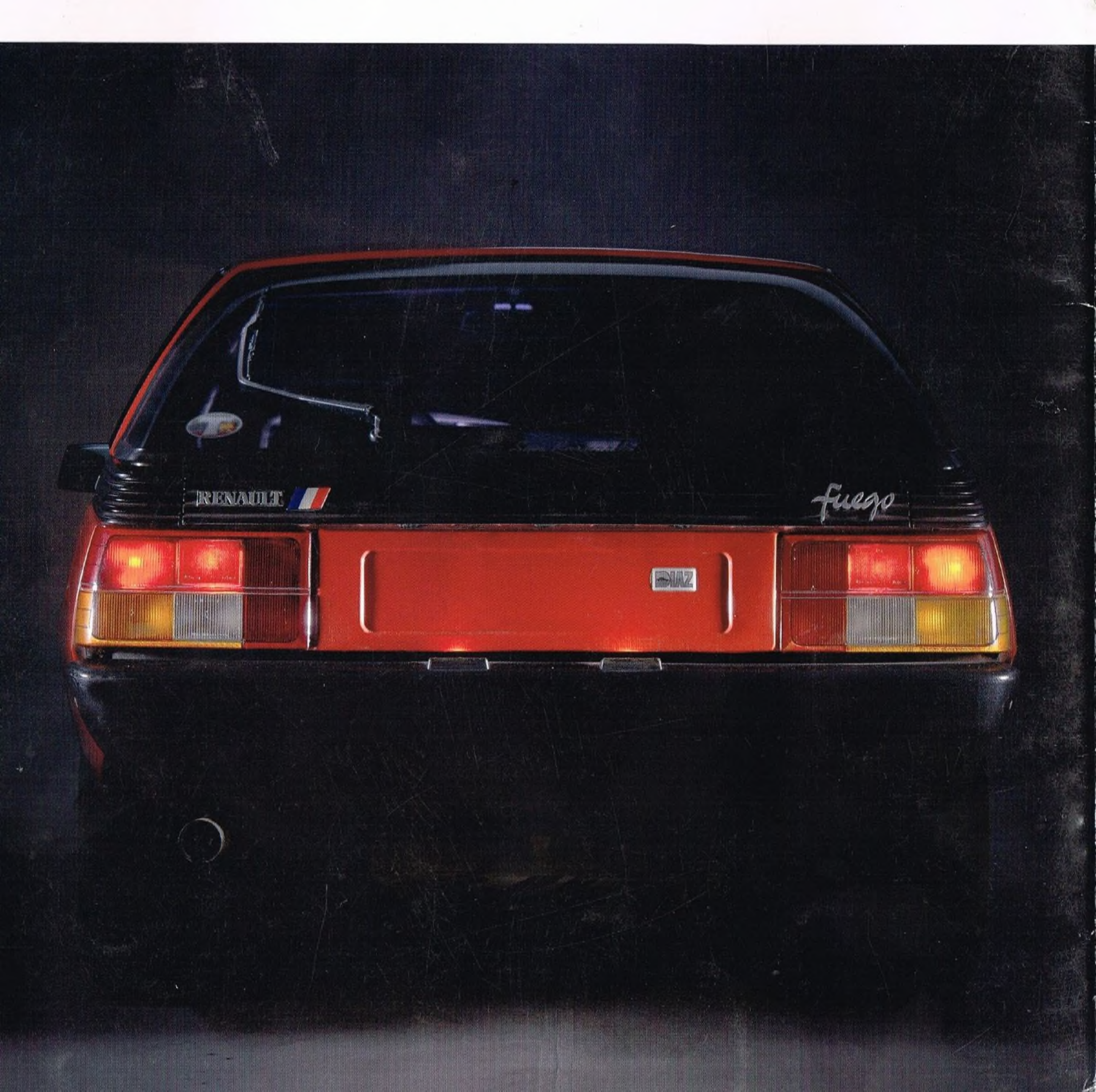
LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

Editor General de Revistas y Proyectos Especiales
Norberto Angeletti
Editor Jefe de Proyectos Especiales
Alejandro Prosdocimi
Editor de Proyectos Especiales
Fernando Muñoz Pace
Asesoramiento
Suplemento Deautos de Clarín
Editor Jefe
Victor Russo
Con Diego Geddes, Gastón Leturia y Hernán Oliveri
Jefe de Arte
Jorge Doneiger

STAFF BYD
Realización
ByD Contenidos Editoriales S.A.
www.bydcontenidos.com.ar
Editor Responsable
Luis Diéguez

Diéguez, Luis Alberto
Los autos que enamoraron a los argentinos / Luis Alberto Diéguez ; edición literaria a cargo de Alejandro Prosdocimi. - 1a ed. - Buenos Aires : Arte Gráfico Editorial Argentino, 2013.
518 p. : il. ; 28x21 cm.
ISBN 978-987-07-2522-0
1. Automóviles . I. Prosdocimi, Alejandro, ed. lit. II. Título
CDD 629.209 82
Fecha de catalogación: 24/07/2013

LOS AUTOS QUE ENAMORARON A LOS ARGENTINOS

Clarín

RECIÉN LLEGADA DE EUROPA, FUE ADOPTADA COMO LA GRAN CUPÉ NACIONAL. ESTILIZADA Y VELOZ, PASÓ A LAS PISTAS CON NATURALIDAD. Y SE CONVIRTIÓ EN LEYENDA.